

Bruxelles, le 10 octobre 2014  
(OR. en)

14034/14

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2013/0157 (COD)**

---

---

**TRANS 466  
MAR 154  
FIN 721  
CODEC 1969**

## RÉSULTATS DES TRAVAUX

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	13764/14 TRANS 456 MAR 152 FIN 695 CODEC 1925
N° doc. Cion:	10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports - Orientation générale

---

1. Les délégations trouveront en annexe le texte final de l'orientation générale adoptée par le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" le 8 octobre 2014.
2. La Lituanie n'a pas soutenu l'orientation générale.
3. Le Royaume-Uni s'est abstenu lors de l'adoption de l'orientation générale car la procédure d'examen parlementaire n'est pas terminée dans ce pays. Malte maintient également une réserve d'examen parlementaire.
4. Le Danemark, l'Estonie, la Finlande et les Pays-Bas ont fait inscrire une déclaration au procès-verbal du Conseil.
5. La Commission a formulé une réserve générale dans l'attente du vote du Parlement européen en première lecture.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière  
des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100,  
paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

<sup>1</sup> JO C 327 du 12.11.2103, p. 111.

<sup>2</sup> JO C 114 du 15.4.2014, p. 57.

considérant ce qui suit:

- (1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport et du marché intérieur. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à une utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.
- (2) Dans la communication intitulée "L'acte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance"<sup>3</sup>, la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il était nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, aux efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la prestation de services portuaires.
- (3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

---

<sup>3</sup> COM(2012) 573 final du 3.10.2012.

- (4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également. Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.
- (5) L'objectif de l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services dans l'Union. Conformément à l'article 58 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il devrait être atteint dans le cadre des dispositions du titre relatif aux transports, plus particulièrement l'article 100, paragraphe 2.
- (6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il conviendrait donc, à ce stade, de ne pas réglementer cette question au niveau de l'Union et de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

- (7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.
- (8) Si le prestataire du service portuaire dispose de l'équipement nécessaire, cela signifie qu'il le possède ou qu'il le loue et qu'en tout état de cause il le contrôle directement et incontestablement, de sorte qu'il est assuré de pouvoir utiliser cet équipement dès que nécessaire.
- (9) La procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires lorsque des exigences minimales doivent être respectées devrait être transparente, objective et non discriminatoire et devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.
- (10) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions, soit liées à la rareté des terres, soit lorsque les terres sont affectées à un certain type d'activités conformément à un plan de développement officiel qui prévoit de manière transparente l'affectation des terres et à la législation nationale applicable, comme celle concernant les objectifs d'urbanisme ou d'aménagement du territoire.
- (11) Toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par l'autorité compétente et devrait être pleinement justifiée, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'exprimer leurs points de vue. Les critères appliqués pour imposer une limitation devraient être objectifs, transparents et non discriminatoires.

- (12) Dans un souci d'ouverture et de transparence, la procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et une documentation complète devrait être transmise aux parties intéressées.
- (13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité, devrait être conforme aux principes et à l'approche définis dans la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup>, notamment concernant le seuil et la méthode utilisés pour déterminer la valeur des contrats ainsi que la définition des modifications substantielles et les éléments liés à la durée du contrat.
- (14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.
- (15) S'il est nécessaire de limiter le nombre de prestataires de services portuaires, l'État membre peut confier la décision relative à cette limitation à une autre autorité afin de préserver la concurrence. Toute limitation du nombre de prestataires de services portuaires devrait suivre une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire. Cela ne devrait toutefois pas être le cas lorsque des obligations de service public sont directement confiées à une autorité compétente ou à un exploitant interne.

---

<sup>4</sup> Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

- (16) Le présent règlement n'exclut pas que les autorités compétentes puissent accorder des compensations pour l'exécution des obligations de service public, pour autant que ces compensations satisfassent aux règles applicables en matière d'aides d'État. Lorsque les obligations de service public sont considérées comme des services d'intérêt économique général, il convient de veiller à la conformité avec la décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général<sup>5</sup>, le règlement (UE) n° 360/2012<sup>6</sup> de la Commission et l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public<sup>7</sup>.
- (17) Le gestionnaire du port ne devrait opérer aucune discrimination entre les prestataires de services portuaires, notamment en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.
- (18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou commissionnés par l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle de la part de l'autorité de contrôle indépendante.

---

<sup>5</sup> JO L 7 du 11.1.2012, p. 3.

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général (JO L 114 du 26.4.2012, p. 8).

<sup>7</sup> JO C 8 du 11.1.2012, p. 15.

- (19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement devrait être sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil<sup>8</sup>.
- (20) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive 2014/23/UE. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Par conséquent, les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer les règles du chapitre II à ces deux types de services ou de maintenir leur législation nationale en matière d'accès au marché pour les services de manutention des marchandises et les services passagers, tout en respectant les principes généraux consacrés par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne.
- (21) La transparence des relations financières entre les ports maritimes qui bénéficient de financements publics et les prestataires de services portuaires, d'une part, et les autorités publiques, d'autre part, devrait être assurée afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'éviter les distorsions du marché. À cet égard, le présent règlement étend à d'autres catégories de destinataires les principes de transparence des relations financières figurant dans la directive 2006/111/CE de la Commission<sup>9</sup>, sans préjudice de son champ d'application.

---

<sup>8</sup> Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements (JO L 82 du 22.3.2001, p. 16).

<sup>9</sup> Directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises (JO L 318 du 17.11.2006, p. 17).

- (22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités exercées en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.
- (23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.
- (24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente et autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.
- (25) Il convient d'autoriser la modulation des redevances d'infrastructure portuaire afin de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation devrait contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.

- (26) Des dispositifs adéquats devraient être mis en place pour garantir que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires sont régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.
- (27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante, qui peut être une autorité existante, devrait être désignée dans chaque État membre.
- (28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.
- (29) Pour compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les classifications communes des bateaux, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

- (30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup>.
- (31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer la modernisation des services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne, internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux atteints au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (32) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

---

<sup>10</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

## CHAPITRE I – Objet, champ d'application et définitions

### Article premier

#### Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit:
  - a) un cadre pour l'accès au marché des services portuaires;
  - b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances sur les services portuaires et les infrastructures portuaires.
  
2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès au port et de sortie du port:
  - a) soutage;
  - b) manutention des marchandises;
  - c) [...]
  - d) lamanage;
  - e) services passagers;
  - f) collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison;
  - g) pilotage; et
  - h) remorquage.

*2 bis.* L'article 12, paragraphe 2, s'applique également au dragage.

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>.

3 *bis*. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE. Lorsque les États membres décident de ne pas appliquer le présent règlement à ces ports maritimes, ils notifient leur décision à la Commission.

4. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes. Lorsque les États membres décident d'appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes, ils notifient leur décision à la Commission.

## Article 2

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "soutage", le ravitaillement du bateau, alors qu'il est à quai, en combustible solide, liquide ou gazeux ou toute autre source d'énergie visant à assurer la propulsion du bateau et son approvisionnement général et spécifique en énergie;

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

2. "manutention des marchandises", l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois - sauf disposition contraire arrêtée par les États membres - de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;
- 2 bis. "autorité compétente", tout organisme public ou privé qui, pour le compte d'un niveau régional ou national, est habilité à exercer, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, des activités liées à l'organisation et au contrôle des activités portuaires, conjointement au gestionnaire du port ou en lieu et place de ce dernier;
3. "dragage", le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances présents au fond de l'eau dans la zone portuaire qui relève de la compétence juridique du gestionnaire du port, y compris l'évacuation des matériaux déblayés, afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;
4. [...]
5. "gestionnaire du port", tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer, au niveau local, l'administration et la gestion des infrastructures portuaires et du trafic portuaire, la coordination et, le cas échéant, le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné, ou est habilité à le faire par lesdits actes ou instruments;

6. "lamanage", les services de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans la voie navigable donnant accès au port;
7. "services passagers", l'organisation et la prise en charge des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules privés, entre le bateau transporteur et la terre, y compris le traitement des données à caractère personnel et le transport des passagers à l'intérieur du terminal passagers concerné;
8. "pilotage", le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port, sa sortie de cette voie d'accès ou sa navigation à l'intérieur du port en toute sécurité;
9. "redevance d'infrastructure portuaire", une redevance prélevée au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente pour l'utilisation des installations et des services, y compris dans les voies navigables donnant accès aux ports, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, à l'exclusion des fermages et redevances d'effet équivalent;
10. "collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison", leur réception dans toute installation fixe, flottante ou mobile permettant la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison au sens de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>;
11. "redevance de services portuaires", une redevance prélevée au profit du prestataire de services portuaires et versée par les utilisateurs du service concerné;
12. "contrat de services portuaires", un contrat formel et juridiquement contraignant ou tout autre acte d'effet équivalent entre un prestataire de services portuaires et un gestionnaire du port ou une autorité compétente, portant sur la fourniture d'un ou de plusieurs services portuaires visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, quel que soit le mode de désignation desdits prestataires;

---

<sup>12</sup> Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

13. "prestataire de services portuaires", toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2;
14. "obligation de service public", une exigence définie ou déterminée afin de garantir la fourniture des services portuaires ou des activités d'intérêt général qu'un exploitant, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assurerait pas ou n'assurerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions;
15. "transport maritime à courte distance", l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe;
16. "port maritime", une zone de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;
17. "remorquage", l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port, d'en sortir ou d'y naviguer en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;
18. "voie navigable donnant accès à un port", une voie navigable donnant accès au port depuis la haute mer, telle qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord, si ladite voie navigable relève de la compétence juridique du gestionnaire du port.

## CHAPITRE II — Accès au marché

### Article 3

#### Libre prestation de services

1. La libre prestation de services dans les ports maritimes soumis au présent règlement s'applique aux prestataires de services portuaires établis dans l'Union dans les conditions prévues par le présent chapitre.
2. Les conditions d'accès au marché des infrastructures, des installations et des équipements du port sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

### Article 4

#### Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.
2. Sans préjudice de toute exigence générale s'appliquant à tous les prestataires de services de bonne foi établis dans l'Union, les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter que sur un ou plusieurs des points suivants:
  - a) les qualifications professionnelles du prestataire de services portuaires, de son personnel ou des personnes physiques qui assurent effectivement et en permanence la gestion des activités du prestataire de services portuaires;
  - a *bis*) la capacité financière du prestataire de services portuaires;

- b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau requis;
- c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;
- d) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international;

d *bis*) la disponibilité du service portuaire pour tous les utilisateurs;

d *quater*) la disponibilité du service sans interruption au cours de la journée, de la nuit, de la semaine et de l'année.

3. Les exigences minimales:

- a) sont transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature du service portuaire concerné;
- b) sont respectées jusqu'à expiration du droit de prestation d'un service portuaire; et
- c) ne peuvent constituer un moyen d'introduire des entraves commerciales.

4. [...]
5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente aura, dans un délai de ...<sup>•</sup> ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

## Article 5

### Procédure de contrôle du respect des exigences minimales

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente traite les prestataires de services portuaires de manière transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée.
  2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai raisonnable n'excédant en aucun cas quatre mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit et des documents nécessaires.
  3. [...]
- 3 *bis*. Toute limitation de la durée du droit de fournir un service portuaire est dûment justifiée, conformément au paragraphe 1. En outre, tout refus est justifié sur la base des exigences minimales figurant à l'article 4, paragraphe 2.
- 3 *ter*. Tout retrait du droit de fournir un service portuaire est dûment justifié, conformément au paragraphe 1.

---

• JO: Veuillez insérer la date: vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Article 6

### Limitations du nombre de prestataires de services portuaires<sup>13</sup>

1. Par dérogation à l'article 3, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un service portuaire donné en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:
  - a) la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable, à condition que la limitation soit conforme aux décisions ou aux plans tels qu'ils ont été adoptés par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;
  - b) l'absence de limitation fait obstacle à l'exécution des obligations de service public visées à l'article 8;
  - b *bis*) l'absence de limitation entraîne une compensation financière pour les obligations de service public excessivement élevée<sup>14</sup> pour le gestionnaire du port ou l'autorité compétente ou pour les utilisateurs du port;
  - b *ter*) l'absence de limitation fait obstacle à la nécessité d'exécuter des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental;
  - b *quater*) les caractéristiques du trafic ne permettent pas à plusieurs prestataires de services portuaires d'opérer dans des conditions satisfaisantes dans le port;

---

<sup>13</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "La faculté d'imposer des exigences minimales ou de limiter le nombre de prestataires de services portuaires ne devrait pas empêcher les États membres de garantir une totale liberté de prestation de services dans leurs ports."

<sup>14</sup> Le considérant suivant, expliquant la notion de "compensation financière excessivement élevée", sera ajouté: "Une limitation du nombre de prestataires de services portuaires devrait être autorisée lorsque la compensation financière pour l'obligation de service public entraîne un net désavantage concurrentiel pour le port car la couverture de la compensation financière suppose l'imposition de redevances portuaires disproportionnées."

b *quinquies*) il a été déterminé, conformément à l'article 35 de la directive 2014/25/UE, qu'un secteur ou sous-secteur portuaire dans un État membre, ainsi que les services portuaires assurés dans ce cadre, exerce une activité directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de ladite directive. Dans ce cas, les paragraphes 2 à 3 du présent article ne s'appliquent pas.

Le présent paragraphe n'exclut pas la possibilité pour les États membres d'imposer des obligations de service public en cas d'accès illimité aux services portuaires.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie toute proposition d'appliquer le paragraphe 1 au moins trois mois à l'avance, accompagnée des motifs la justifiant, en donnant à toute partie intéressée la possibilité de formuler des observations dans un délai raisonnable.
3. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie la décision adoptée.
4. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même/elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il/elle contrôle directement ou indirectement, l'État membre prend les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts. En l'absence de telles mesures, le nombre de prestataires n'est pas inférieur à deux, à moins que l'une des raisons énumérées au paragraphe 1 ne justifie une limitation à un prestataire unique.<sup>15</sup>

4 *bis*. Les États membres peuvent décider que les ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas le critère énoncé à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 peuvent limiter le nombre de prestataires pour un service portuaire donné. Dans ce cas, les paragraphes 1 *bis* à 7 de l'article 7 du présent règlement ne s'appliquent pas et les États membres en informent la Commission.

---

<sup>15</sup> Le considérant suivant sera inséré: "Si un gestionnaire du port ou une autorité compétente fournit lui-même/elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il/elle contrôle directement ou indirectement, il convient que des mesures soient prises afin d'éviter les conflits d'intérêts et de garantir un accès équitable et transparent au marché des services portuaires lorsque le nombre de prestataires de services de ce type est limité. Ces mesures peuvent entre autres consister à charger une autorité nationale compétente indépendante du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services."

## Article 7

Procédure de sélection des prestataires de services portuaires en cas de limitation de leur nombre

1. En cas de limitation du nombre de prestataires d'un service portuaire conformément à l'article 6, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente suit une procédure de sélection des prestataires de services portuaires qui est non discriminatoire, transparente et ouverte à toutes les parties intéressées.

1 *bis*. La procédure satisfait aux conditions suivantes:

- a) un avis de contrat de services portuaires est publié au Journal officiel de l'Union européenne, contenant au minimum des informations sur le service portuaire à fournir, les critères d'attribution, la manière d'accéder au document pertinent ainsi que l'adresse à laquelle les offres doivent parvenir et le délai fixé à cet effet;
- b) le délai minimal de réception des offres est de trente jours à compter de la date de publication de l'avis;
- c) toutes les exigences techniques et fonctionnelles sont portées à la connaissance des parties intéressées;
- d) les critères d'attribution ne confèrent pas une liberté de choix illimitée au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente;
- e) la durée du contrat de services portuaires est limitée en fonction de la nature et de la finalité du service sur lequel porte le contrat, ainsi que des investissements que ce service nécessite.

2. [...]

3. [...]

4. [...]

5. Aux fins du présent règlement, une modification substantielle des dispositions d'un contrat de services portuaires en cours d'exécution est considérée comme la conclusion d'un nouveau contrat de services portuaires et nécessite une nouvelle procédure au sens du paragraphe 1.

Cela concerne les cas où la modification rend le contrat sensiblement différent par nature de celui conclu au départ, y compris lorsque le champ d'application du contrat de service portuaire est considérablement élargi.

6. Les paragraphes 1, 1 *bis* et 5 du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à l'article 6, paragraphe 1, point b (*quinquies*) et à l'article 9.
7. Le présent règlement est sans préjudice de la directive 2014/23/UE, de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup> et de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>.

## Article 8<sup>18</sup>

### Obligations de service public

1. Les États membres peuvent décider d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires à des prestataires afin de garantir un ou plusieurs des éléments suivants:
  - a) la disponibilité du service sans interruption au cours de la journée, de la nuit, de la semaine et de l'année;

---

<sup>16</sup> Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

<sup>17</sup> Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

<sup>18</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "Alors que les obligations de service public sont définies et déterminées par les autorités nationales, l'obligation générale faite à un port, de par une législation nationale ou la législation européenne, d'accepter sans discrimination ni obstacle tout bateau physiquement en mesure d'y entrer et de s'y amarrer ne devrait pas être interprétée comme une obligation de service public aux fins du présent règlement."

- b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs;
- c) l'accès au service à des prix abordables;
- c bis*) la sûreté, la sécurité ou la viabilité écologique des opérations portuaires;
- c ter*) la cohésion territoriale.

2. Les obligations visées au paragraphe 1 sont clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et garantissent l'égalité d'accès pour tous les prestataires de services portuaires établis dans l'Union.
3. Les États membres peuvent confier le droit d'imposer une obligation de service public au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente.
4. [...]
5. Si un État membre décide d'imposer des obligations de service public, pour le même service, dans tous ses ports maritimes soumis au présent règlement, il notifie ces obligations à la Commission.
6. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, l'autorité désignée conformément au paragraphe 3 peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale de deux ans. Au cours de cette période, soit cette autorité lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires conformément à l'article 7, soit elle applique l'article 9.

Article 9  
Exploitant interne

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut décider de fournir un service portuaire lui-même/elle-même ou par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.
2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est considéré(e) comme exerçant un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'il/elle exerce sur ses propres services que s'il/si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique contrôlée.
3. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, à l'exception de son point b *quinquies*), l'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.
4. [...]
5. [...]

## Article 10<sup>19</sup>

### Sauvegarde des droits des travailleurs

1. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail.
2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger du prestataire de services portuaires désigné conformément à la procédure établie à l'article 7, lorsque ce prestataire n'est pas le prestataire de services portuaires sortant, qu'il accorde au personnel engagé précédemment par le prestataire de services portuaires sortant les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.
3. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente impose aux prestataires de services portuaires l'obligation de respecter certaines normes sociales en ce qui concerne la fourniture des services portuaires en question, les documents de mise en concurrence et les contrats de services portuaires comprennent la liste du personnel concerné et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

---

<sup>19</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "Bien que le présent règlement prévoie que le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les droits prévus par la directive 2001/23/CE soient accordés au personnel engagé précédemment par le prestataire sortant, ces droits devraient demeurer optionnels et aucune obligation n'est imposée aux États membres dans ces cas."

Article 11  
Déroations

Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent pas aux services de manutention des marchandises et aux services passagers.

Article 11 *bis*  
Déroations nationales

Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 aux services de pilotage. Les États membres en informent la Commission.

## CHAPITRE III — Transparence financière et autonomie

### Article 12

#### Transparence des relations financières

1. Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port, ou toute autre entité fournissant des services portuaires en son nom, et bénéficiant de financements publics sont consignées en toute transparence dans le système comptable de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants:
  - a) les mises à disposition de ressources publiques effectuées directement par les pouvoirs publics en faveur des gestionnaires des ports concernés;
  - b) les mises à disposition de ressources publiques effectuées par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières; et
  - c) l'utilisation à laquelle ces fonds publics ont été affectés.
  
2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou services de dragage dans la zone portuaire qui relève de sa compétence juridique ou lorsqu'une autre entité fournit, au nom de ce gestionnaire du port, des services portuaires ou services de dragage dans la zone portuaire qui relève de la compétence juridique du gestionnaire du port, celui-ci tient, pour ce service portuaire ou ce service de dragage bénéficiant d'un financement public, une comptabilité séparée de ses autres activités, de manière à ce que:
  - a) tous les produits et charges soient correctement imputés ou répartis sur la base de principes de comptabilité analytique appliqués de manière cohérente et objectivement justifiable; et
  - b) les principes de comptabilité analytique selon lesquels les comptes séparés sont établis soient clairement définis.

3. Les financements publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions ou quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, l'octroi de prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics, l'octroi d'avantages financiers sous forme de la non-perception de bénéfices ou du non-recouvrement de créances ou toute autre forme de soutien financier public.
4. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, conserve les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice financier auquel les informations se rapportent.
5. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, met à la disposition de l'autorité nationale compétente, à sa demande, les informations visées aux paragraphes 1 et 2 ainsi que toute information supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui lui sont communiquées et évaluer la conformité au présent règlement, dans le respect des règles de la concurrence<sup>20</sup>. Sur demande, l'autorité nationale met ces informations à la disposition de la Commission. Les informations sont transmises dans un délai de trois mois à compter de la date de la demande.
6. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, qui n'a pas bénéficié de financements publics au cours des exercices comptables précédents mais qui commence à en bénéficier applique les paragraphes 1 et 2 à compter de l'exercice comptable suivant le transfert des fonds publics.

---

<sup>20</sup> Le considérant suivant, concernant les règles relatives aux aides d'État, sera ajouté: "La mise en place d'un cadre clair comportant des dispositions transparentes, équitables et non discriminatoires concernant le financement et la tarification des infrastructures et services portuaires joue un rôle fondamental pour garantir que les politiques nationales en matière portuaire, ainsi que la stratégie commerciale des différents ports, sont pleinement conformes aux règles de la concurrence. En particulier, la transparence des relations financières permettra un contrôle équitable et efficace des aides d'État, contribuant ainsi à prévenir les distorsions du marché. À cet effet, comme indiqué dans les conclusions du Conseil du 5 juin 2014, la Commission est invitée à adopter des lignes directrices concernant les aides d'État en faveur des ports maritimes, avec l'objectif de garantir une juste concurrence et un cadre réglementaire stable pour les investissements portuaires."

7. Lorsque des fonds publics sont versés à titre de compensation d'une obligation de service public, ils figurent séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent être transférés à aucun autre service ou activité.

7 bis. Les États membres peuvent décider que le paragraphe 2 ne s'applique pas aux ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas le critère énoncé à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 en cas de charge administrative disproportionnée, pour autant que tous les financements publics reçus ainsi que leur utilisation pour la fourniture de services portuaires soient pleinement transparents dans le système comptable. Dans ce cas, les États membres en informent la Commission à l'avance.

### Article 13

#### Redevances de services portuaires<sup>21</sup>

1. Dans les cas visés à l'article 6, paragraphe 1, points b) et b bis), y compris en ce qui concerne le pilotage, les redevances sont fixées de manière transparente, objective et non discriminatoire et sont proportionnées au coût du service fourni.
2. Le paiement des redevances de services portuaires peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances d'infrastructure portuaire. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires et, le cas échéant, le gestionnaire du port veillent à ce que le montant de la redevance de services portuaires reste facilement identifiable par l'utilisateur du service portuaire.
3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité nationale compétente, à sa demande, toute informations pertinente relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1.

---

<sup>21</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "Sans préjudice des règles de concurrence de l'UE, le présent règlement ne devrait pas interférer avec le droit des États membres, le cas échéant, de réglementer les redevances afin d'éviter d'imposer des redevances excessives aux services portuaires, lorsque la situation sur le marché de ces services est telle qu'une concurrence effective ne peut être assurée."

## Article 14

### Redevances d'infrastructure portuaire

1. Les États membres veillent à ce qu'une redevance d'infrastructure portuaire soit perçue. Cela n'empêche pas les prestataires de services portuaires qui utilisent des infrastructures portuaires de percevoir des redevances de services portuaires.
2. Le paiement des redevances d'infrastructure portuaire peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances de services portuaires. Dans ce cas, le gestionnaire du port veille à ce que le montant de la redevance d'infrastructure portuaire demeure facilement identifiable par l'utilisateur de l'infrastructure portuaire.
3. Dans un souci d'efficience du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont déterminés en fonction de la politique portuaire nationale et/ou de la stratégie commerciale et du plan d'investissement de chaque port et respectent les règles de la concurrence, le cas échéant.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique du port et sa politique en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères de ces variations sont pertinents, transparents, objectifs et non discriminatoires.<sup>22</sup> Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon les pratiques commerciales.<sup>23</sup>
5. [...] <sup>24</sup>
6. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port soient informés de la nature et du montant des redevances d'infrastructure portuaire. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs des infrastructures portuaires soient informés au moins deux mois à l'avance de toute modification apportée à la nature et au montant des redevances d'infrastructure portuaire.
7. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité nationale compétente, à sa demande, les informations visées aux paragraphes 4 et 6. Sur demande, l'autorité nationale met ces informations à la disposition de la Commission.

---

<sup>22</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "La variation des redevances d'infrastructure portuaire peut se traduire par des taux zéro pour certaines catégories d'utilisateurs, en fonction de la politique portuaire nationale, de la stratégie économique du port, de sa politique d'aménagement de l'espace ou de ses pratiques commerciales. Les catégories d'utilisateurs en question peuvent concerner, entre autres, les navires hospitaliers, les navires en mission scientifique, culturelle ou humanitaire, les remorqueurs et les équipements de service flottants du port."

<sup>23</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "Le présent règlement ne devrait pas interférer avec les droits éventuels des ports et de leurs clients de s'entendre sur des remises confidentielles sur le plan commercial. Il n'a pas pour objet d'exiger la communication de telles remises au public ou à des tierces parties. Toutefois, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait au moins publier les niveaux usuels des redevances avant de pratiquer toute différenciation des prix."

<sup>24</sup> Le considérant suivant sera ajouté: "La Commission, en coopération avec les États membres, devrait élaborer des orientations sur les critères communs de classification des navires pour l'établissement de redevances environnementales sur une base volontaire."

## CHAPITRE IV – Dispositions générales et finales

### Article 15

#### Consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes

1. Sans préjudice des compétences liées aux éléments visés aux points -a) à c *bis*), le gestionnaire du port consulte au besoin les représentants des utilisateurs du port, des prestataires de services portuaires et des autres parties prenantes concernées, au moins sur les points suivants:
  - a) la politique en matière de redevances;
  - a) [...]
  - b) les mesures destinées à améliorer les liaisons avec l'arrière-pays et, le cas échéant, les mesures destinées à développer et à améliorer l'efficacité des liaisons par chemin de fer et par voie navigable intérieure;
  - c) l'efficacité des procédures administratives dans le port et, le cas échéant, les mesures envisageables pour les simplifier, ainsi que la bonne coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire;

*c bis*) les questions environnementales.
2. [...]

### Article 16

[...]

1. [...]
  - a) [...]
  - b) [...]
  - c) [...]

## Article 17

### Traitement des plaintes

1. Les États membres veillent à la mise en place d'un mécanisme efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du présent règlement pour tous les ports maritimes soumis au présent règlement sur le territoire de chaque État membre.
2. Le traitement des plaintes s'effectue de manière à exclure les conflits d'intérêt et de façon fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres veillent à une séparation fonctionnelle effective entre le traitement des plaintes, d'une part, et la propriété et la gestion des ports, la fourniture de services portuaires et l'utilisation du port, d'autre part. Le traitement des plaintes est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.
3. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées soient informés des modalités d'un dépôt de plainte, y compris par l'indication des autorités responsables du traitement des plaintes et des autorités nationales compétentes visées à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 7.
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]

9. Les États membres informent la Commission du mécanisme de traitement des plaintes et lui notifient les autorités visées au paragraphe 3 au plus tard le ...\* et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour ces informations sur son site internet.

## Article 18

### Coopération entre les États membres

1. Afin de favoriser une mise en œuvre uniforme du présent règlement, les États membres procèdent, selon les besoins, à un échange d'informations générales concernant les activités visées à l'article 17 et la Commission peut participer à cette coopération et la soutenir.
2. Les États membres coopèrent pour s'apporter une assistance mutuelle dans les activités requises pour traiter les plaintes transfrontières.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

## Article 19

### Recours

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par une autorité nationale compétente auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.
2. Lorsque l'organisme de recours visé au paragraphe 1 n'est pas de nature juridictionnelle, il communique par écrit les motifs de ses décisions. Ses décisions sont également soumises au contrôle du juge national.

---

\* JO: Veuillez insérer la date: vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Article 20

### Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ...\* et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

## Article 21

[...]

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]

---

\* JO: Veuillez insérer la date: vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Article 22

[...]

1. [...]
2. [...]

## Article 23

### Rapport

Au plus tard ...\*, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, accompagné, le cas échéant, des propositions nécessaires.

## Article 24

### Mesures transitoires

1. Les contrats de services portuaires et les actes d'effet équivalent conclus avant le ...\* et dont la durée est limitée restent valables jusqu'à leur expiration.
2. Les contrats de services portuaires et les actes d'effet équivalent conclus avant le ...\* et dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires sont alignés sur le présent règlement d'ici au 1<sup>er</sup> juillet 2025.

---

\* JO: Veuillez insérer la date: soixante-douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

\* JO: Veuillez insérer la date d'adoption du présent règlement.

\* JO: Veuillez insérer la date d'adoption du présent règlement.

Article 25  
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du...\* .

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Par le Conseil*

Le président      Le président

---

---

\* JO: Veuillez insérer la date: vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.